Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

29 984 Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 650 **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 december 2015

Conform mijn toezegging tijdens het VAO ProRail d.d. 17 december 2015 (Handelingen II 2015/16, nr. 39, VAO ProRail) om uw Kamer uiterlijk half januari 2016 te informeren over de plannen van NS om het materieel-tekort in 2016 te lijf te gaan, vindt u bijgaand het door hen voorgestelde maatregelenpakket[1]. Ik licht dit pakket nader toe.

Probleemschets

Als gevolg van met name de uitstroom van de V250 (Fyra) en het behoud en de uitbreiding van de Studenten OV-kaart voorzag NS in 2014 dat vanaf het najaar van 2016 materieelkrapte zou ontstaan. In afwachting van de komst van het bestelde nieuwe intercitymaterieel in 2021 (ICNG) heeft NS besloten om een deel van het bestaande materieelpark en de strategische reserves in te zetten voor het vervoer op de HSL. Om op het hoofdrailnet vervolgens te voldoen aan de vervoervraag en de concessie-eisen heeft NS ten eerste een spoedbestelling nieuw Sprintermaterieel geplaatst (Flirt). Dit materieel stroomt met ingang van de dienstregeling 2017 gefaseerd in. Ten tweede is oud materieel gereviseerd en wordt reserve-materieel ingezet. Tegelijkertijd heeft NS onder andere naar aanleiding van het ongeval in Teuge besloten de Mat'64 per dienstregeling 2016 niet meer planmatig in te zetten. Tot slot bleek bij de definitieve uitwerking van de dienstregeling 2016, dat de materieelbehoefte in 2016 groter was dan in de middellange termijn planning was voorzien. Dit kwam onder andere door de naar boven bijgestelde economische groeiontwikkelingen en de vele werkzaamheden en buitendienststellingen in 2016. Deze factoren samen maakten dat NS eerder dit jaar mij een tekort van 4.500 tot 6.500 zitplaatsen meldde.

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

kst-29984-650
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

Omdat we er alles aan moeten doen om overlast voor de reiziger te voorkomen, heb ik NS verzocht met een plan te komen om dit tekort aan te pakken.

Kern van het maatregelenpakket

NS heeft afgelopen weken een uiterste inspanning gedaan om tot een gedegen pakket te komen. Daarbij heeft NS alle mogelijke opties open afgewogen. Dit heeft geleid tot het volgende pakket maatregelen:

1. Extra vervoercapaciteit door extra materieel

Naast de reeds getroffen maatregelen zoals de spoedbestelling van de sprinters, is het mogelijk gebleken om reservematerieel in de actieve dienst in te zetten. Tevens wordt niet noodzakelijk onderhoud aan materieel later uitgevoerd. Hierdoor komt er vanaf begin 2016 tot september 2016 fasegewijs extra vervoercapaciteit beschikbaar.

Aangezien het voorzien in extra materieel mijn sterke voorkeur heeft, heeft NS ook verschillende alternatieve mogelijkheden onderzocht. Zo is er gekeken naar het huren van rijtuigen uit het buitenland, inzet van HSL-rijtuigen op het hoofdrailnet en revisie van buiten dienst gestelde dieseltreinen. Ook is NS bij collega vervoerders nagegaan of zij materieel beschikbaar kunnen stellen voor inzet in de spits op de specifieke trajecten. Om verschillende redenen (w.o. noodzakelijke revisies) zijn deze opties niet mogelijk gebleken. NS licht dit in bijgevoegde brief toe.

Wel is het mogelijk gebleken om de Mat'64, die per start van de dienstregeling 2016 uit actieve dienst is genomen, in te zetten als reservematerieel tot 1 april 2016. Het betreft treinen waarvan op dat moment de revisietermijn nog niet is verlopen. Aangezien de reserves nu grotendeels voor de dienstregeling worden ingezet, kan de Mat'64 in geval van calamiteiten extra capaciteit bieden.

Ook bleek het optimaliseren van de verhouding 1e klasse en 2e klasse coupés in bepaalde type sprinters (SLT-6) soelaas te bieden. Uit analyses van NS bleek er meer vraag te zijn naar 2e klasse plekken in deze treinen.

2. Maatwerk-aanpak voor specifieke trajecten

Met het toevoegen van extra capaciteit wordt het tekort aanzienlijk (zie grafiek onder kopje «resultaat») verkleind. Wat resteert is een heel specifiek capaciteitsprobleem in een beperkte periode (met name voorjaar 2016). Dit doet zich niet overal op het netwerk voor, maar in de spits op een aantal specifieke trajecten, en heeft onder andere te maken met beperkingen als gevolg van werkzaamheden (bijvoorbeeld kortere perrons). Daar zullen treinen korter rijden dan gewenst. Het betreft onder andere de trajecten Den Bosch – Utrecht v.v., Utrecht – Den Haag/Rotterdam v.v. en Alkmaar – Amsterdam v.v.
(zie bijlage 2 van de brief van NS voor een volledig overzicht).

NS heeft op basis van specifieke analyses van de problematiek op die trajecten een maatwerk-aanpak ontwikkeld. Enerzijds houdt deze in dat NS voortdurend de prestaties monitort en op basis daarvan kijkt of specifieke treinen verlengd kunnen worden, of dat een extra stop met een intercity soelaas kan bieden. Ook worden reizigers door de conducteur of via de omroep geïnformeerd over waar in de trein er nog ruimte is. Anderzijds verbetert NS de reisinformatie zodat reizigers gerichter kunnen kiezen voor specifieke treinen die rustiger zijn. Soms is er één trein later voldoende ruimte in de trein.

Gebleken is dat te drukke treinen zich vooral voordoen na verstoringen. NS en ProRail intensiveren hun inzet om het aantal storingen te verminderen en snellere opstart na verstoringen.

Ook neemt NS per direct maatregelen om het gebruik van de trein tijdens spitsuren door haar eigen kantoorpersoneel te beperken. Zo maken zij in de spits plaats voor hun klanten. Ik vind dat een goed initiatief en zal binnen het Rijk en met grote werkgevers in gesprek gaan om dit voorbeeld te volgen en structureel de drukke spits te ontlasten. Ook de resultaten van de Taskforce Beter Benutten Onderwijs en Openbaar Vervoer (Kamerstuk 23 645, nr. 609) van Minister Bussemaker (Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen) kunnen hierbij een rol spelen. Op 17 december is het adviesrapport van de Taskforce aan Minister Bussemaker aangeboden met voorstellen hoe de piekbelasting in de trein verminderd kan worden. Voor de zomer 2016 stellen mijn ambtsgenoot van OCW en ik een plan van aanpak op waarover de Kamer wordt geïnformeerd.

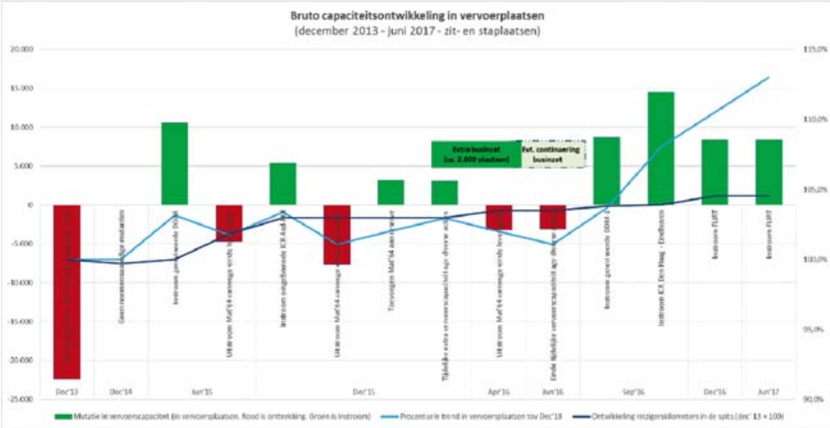
3. Tijdelijk ook comfortabele bussen

Op een aantal van de hiervoor genoemde corridors zet NS voor een beperkte periode comfortabele bussen in de spits in als alternatief. Het betreft onder andere op de corridors Den Bosch – Utrecht en v.v. en Alkmaar – Amsterdam en v.v. NS heeft geanalyseerd hoe deze bussen door de reizigers als kansrijk alternatief voor de drukke treinen op deze trajecten kunnen worden gezien. Comfort, snelheid en een aantrekkelijke prijs zijn daarbij cruciaal. Dat is in het plan verwerkt.
De businzet vergt nog nadere uitwerking en overleg, onder andere met de zittende concessiehouder(s) en concessieverlener(s) en met Rijkswaterstaat over de mogelijkheden van het gebruik van de vluchtstrook. Ik heb de betreffende regionale concessieverleners inmiddels per brief verzocht hun medewerking te verlenen aan NS. Ook zijn de contacten met Rijkswaterstaat gelegd over de noodzakelijke ontheffing voor gebruik van de vluchtstrook.

Resultaat

Met de investeringen van ruim 300 miljoen euro in nieuwe treinen en revisie van bestaand materieel, met de extra investeringen van ongeveer 8,5 miljoen euro in materieel (langer op reserve houden, operationeel houden Mat'64 tot 1 april, ombouw sprinters van eerste klas naar tweede klas, verbeteraanpak logistieke keten) en met de 2 tot 3 miljoen euro per kwartaal voor bussen brengt NS in 2016 en 2017 stapsgewijs het tekort terug. Vanaf het tweede kwartaal van 2017 zullen naar verwachting de reserves weer op peil zijn. In onderstaande grafiek is dit nader inzichtelijk gemaakt.

Figuur 1: Bruto capaciteitsontwikkeling in vervoerplaatsen 2013–2017



Het probleem in 2016 is daarmee teruggebracht tot een beperkte periode en specifieke tijdstippen van de dag (spits) en specifieke corridors. Deze worden door NS met hele gerichte maatregelen aangepakt.

Tot slot

Ik waardeer de inzet die NS heeft gepleegd om alle opties in beschouwing te nemen en uit te werken. Het pakket zit gedegen in elkaar. Om te bezien of NS blijft voldoen aan de vereisten uit de concessie, zal ik de uitvoering van de aanpak door NS nauwgezet monitoren. Ook zal in samenwerking met NS een team externe deskundigen en consumentenorganisaties in het voorjaar een review uitvoeren. Zo nodig worden aanvullende afspraken gemaakt als het onvoldoende blijkt te zijn of niet werkt.

De vragen van lid Hoogland (PvdA) van 9 oktober jl. (Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nrs. 534 en 1020) over de materieelinzet van NS (Mat'64) en van het lid De Boer over volle treinen van 12 oktober (Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nrs. 535 en 1021) en 3 december jongstleden (Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 1019) beantwoord ik in lijn hiermee separaat.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma